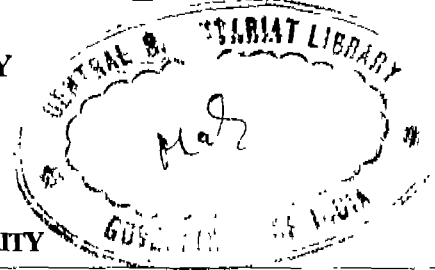




# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4  
प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 64 ]

नई दिल्ली, मंगलवार, मार्च 13, 2001/फाल्गुन 22, 1922

No. 64]

NEW DELHI, TUESDAY, MARCH 13, 2001/PHALGUNA 22, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 13 मार्च, 2001

सं. टीएएमपी/36/2000-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार मुंबई पत्तन न्यास में देय जलयान के लिए लाइसेंस फीस के भुगतान के संबंध में मुंबई शिप टू शोर लांच ओनर्स एसोसिएशन द्वारा प्रस्तुत अभ्यावेदन का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी/82/2001-जेएनपीटी

मुंबई शिप टू शोर लांच ओनर्स एसोसिएशन

आवेदक

बनाम

मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)

प्रत्यर्थी

आदेश

(14 फरवरी 2001 को पारित)

यह मामला मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) के दरो के मान के अनुसार देय जलयान के लिए लाइसेंस फीस के भुगतान के संबंध में मुंबई शिप टू शोर लांच ओनर्स एसोसिएशन (एमएसएसएलओए) से प्राप्त अभ्यावेदन के संबंध में है।

2.1 एमबीपीटी द्वारा वसूल की जाने वाली लाइसेंस फीस को प्राधिकरण के 27 अक्टूबर 1998 के आदेश द्वारा संशोधित किया गया था। उक्त आदेश में दिए गए सुझाव के अनुसार एमबीपीटी ने एक व्यापक सूची भेजी जिसे प्राधिकरण द्वारा 13 जनवरी 1999 को अधिसूचित किया गया।

3.1 एमएसएसएलओए ने अपने अभ्यावेदन में कहा कि जलयान के लिए लाइसेंस फीस मुंबई पत्तन न्यास में पाँच गुणा बढ़ा दी है जो लांच स्वामी के लिए नितांत अनुचित और महंगी है। एमएसएसएलओए ने अपने अभ्यावेदन में निम्नलिखित मुद्दे उठाए हैं :-

- (i) यह तटीय सेवा के लिए दिया जाने वाला जहाज़ है जो एमबीपीटी द्वारा आमतौर पर दिया जाता है। एमबीपीटी चूंकि तटीय सेवा के लिए जहाज़ की मांग को पूरी नहीं कर सकता। अतः उसने सेवा प्रदान करने के लिए प्राइवेट लांच स्वामी को नियुक्त किया है।
- (ii) एमएसएसएलओए जलयान के लिए 10% ₹0 प्रति जीआरटी लाइसेंस फीस एमबीपीटी को भुगतान करता रहा है जिसे अब बढ़ाकर पाँच गुणा कर दिया गया है।
- (iii) एमबीपीटी पत्तन लांचों जेएनपीटी लांचों और लगभग 3000 मत्स्य जालपोतों पर कोई प्रभार नहीं लिया जाता। हालांकि ये भी एमबीपीटी के समुद्र में ही चलते हैं। इस प्रकार उनके द्वारा प्रभार वसूल करने में भेदभाव बरता जाता है।
- (iv) उद्योग में अधिकांश स्वामी स्व-नियोजित हैं और लांचों पर वे वास्तव में अपने रिश्तेदारों के साथ कर्मों दल के रूप में काम करते हैं और इतने अधिक प्रभार देने में समर्थ नहीं हैं। यदि नये संशोधित प्रभारों को खत्म नहीं किया जाएगा तो उनके पास लांच चलाना छोड़ देने के सिवाय और कोई चारा नहीं रहेगा।

3.2 तत्पश्चात एमएसएसएलओए ने अपने 16 सितंबर 99 के पत्र की प्रति भेजी जिसमें उन्होंने यह उल्लेख किया है कि पोत लदान के काम में मंदी आने और मुंबई पत्तन पर जहाज़ की मांग कम हो जाने से तटसेवा जहाज़ की मांग काफी कम हो गई है।

4. अभ्यावेदन की प्रति एमएएनएसए, आईएनएसए और एससीआई को उनके अभिमत जानने के लिए भेजी गई। एमबीपीटी से अभ्यावेदन की जाँच करने और उस पर अपने मत प्रकट करने का अनुरोध किया गया। पत्तन से यह भी अनुरोध किया गया कि वह जलयान के लिए लाइसेंस फीस वसूल करने के प्रयोजन से नौकाओं का पुनः वर्गीकरण का प्रस्ताव भेजते समय अपनाई जाने वाली तार्किक विधि के बारे में भी विस्तार से बताए। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार इस प्रकार है :-

**मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)**

- (i) प्राधिकरण द्वारा 1998 में सशोधन किए जाने से पहले, पत्तन देय शुल्क की अनुसूची के खंड-12 (ii) में एमबीपीटी दरों के मान में यह निर्धारित था कि जलयानों के लिए लाइसेंस फीस बंदरों पर प्रभारित दरों के मान के खंड 1 में निर्धारित दरों के अनुसार वसूल की जाएगी। इस प्रकार निर्धारित दरें बंदर दरों के मान (बीएसआर) में निर्धारित दरों के समान थीं। परंतु लाइसेंस फीस के लिए निर्धारित प्रभार यह सोचकर बढ़ा दिए गए कि यदि बंदरों के प्रयोग के लिए बीएसआर के खंड-1 में निर्धारित प्रभारों का भुगतान किया जाता तो जलयानों के लिए लाइसेंस फीस के लिए इसी दर पर और कोई वसूली अपेक्षित नहीं थी। इसी दृष्टि से एमबीपीटी ने एमबीपीटी संचालन प्रभार, कर्षण प्रभार आदि में जलयानों के लिए लाइसेंस फीस के भुगतान के बारे में स्पष्ट आदेश के लिए तालिका (तालिका नं० XIII) को शामिल करने का प्रस्ताव।
- (ii) बंदरों तथा बलार्ड पियर से चलने वाली लांचों को दोनों दरों के मान के अनुसार प्रभारों का भुगतान करना पड़ता है। बंदरों से चलने वाले यान बीएसआर में निर्दिष्ट मासिक लाइसेंस फीस का भुगतान कर रहे हैं। अतः संबद्ध दरों के मान की तालिका XIII के अधीन उनके लिए अपेक्षाकृत बहुत ही कम दर निर्धारित की गई है।
- (iii) बंदरों से चलने वाले यानों के संबंध में दोनों ही प्रभार वसूल किए जाते हैं। परंतु ऐसे मामलों में कर्षण प्रभार एवं संचालन प्रभार के आदेश की तालिका XIII में निर्धारित दरें गोदी (डॉक) में स्थित बलार्ड पियर से चलने वाले यानों के लिए निर्धारित दरों की तुलना में बहुत कम हैं।
- (iv) लांचों द्वारा देय राशि को एमबीपीटी द्वारा इन लांचों के लिए प्रदान की जा रही सेवाओं की दृष्टि से अधिक नहीं माना जा सकता। वे बलार्ड पियर जेटी से दिन में कई बार आती जाती हैं जबकि उनसे लाइसेंस फीस माह में केवल एक बार ही प्रभारित की जाती है।
- (v) जहाज से तट तक चलने वाली लांच मूलतः विदेशी व्यापार में लगे जलयानों की आवश्यकताओं को पूरा कर रही हैं।
- (vi) जहाज से तट पर चलने वाली लांचों की तुलना सीमा शुल्क, तटरक्षक, नौसेना आदि द्वारा प्रयुक्त लांचों से नहीं की जा सकती। ये एजेंसियाँ विशेष रूप से तटीय क्षेत्र और बंदरगाह की सुरक्षा के लिए सेवाएं प्रदान करती हैं। भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 की धारा 2 के अंतर्गत एव राज्य सरकारों को अधिनियम के उपबन्धों को लागू करने से छूट प्रदान करती है।

- (vii) भारतीय पत्तन अधिनियम, (1908) की प्रथम अनुसूची के अनुसार मत्स्य जालपोतो को सरकार द्वारा पत्तन देय शुल्को से छूट दी गई है। मत्स्य जालपोतो तक जलयानों के लिए लाइसेंस फीस के भुगतान से की जाएगी और यथोचित समय में एक पृथक प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा।
- (viii) एमएसएसएलओए के इस कथन के लिए कि एमबीपीटी की अपनी लांचों पर कोई प्रभार वसूल नहीं किया जाता, स्पष्टीकरण की कोई आवश्यकता नहीं है क्योंकि स्वयं को ही प्रभारों का भुगतान करने का कोई अर्थ नहीं है। परंतु जेएनपीटी की लांचों पर यह रियायत नहीं दी जा सकती।
- (ix) लाइसेंस फीस की वसूली के प्रयोजन से निम्नलिखित कारणों पर विचार किया जाता है :-

(i)	प्रचालनाधीन यान का प्रकार	(क) लक्जरी (ख) साधारण (ग) कार्गो प्रचालन
(ii)	यान द्वारा किस श्रेणी के लिए सेवा प्रदान की जाती है	(क) कार्गो परिवहन (ख) यात्री परिवहन
(iii)	यान द्वारा प्रयुक्त एमबीपीटी की सेवाओं की आवृत्ति	(क) प्रतिदिन फेरो की संख्या (ख) प्रतिसप्ताह फेरो की संख्या (ग) प्रतिमाह फेरों की संख्या
(iv)	वसूल किए जाने वाले और यान द्वारा भुगतान किए जाने वाले प्रभारों की मात्रा	(क) कार्गो परिवहन के लिए (ख) यात्री परिवहन के लिए

#### भारतीय जहाजसानी निगम (एससीआई)

- (i) एमबीपीटी प्रारंभ में मुंबई बंदरगाह में चलने वाले लांचों पर लाइसेंस फीस के रूप में 10/- ₹0 प्रति जीआरटी प्रतिमाह प्रभार वसूल किया करता था। फेरी घाट गेटवे ऑफ इंडिया से चलने वाली लांच मुख्यतया यात्रियों के लिए होता है। बलार्ड पियर से प्रयुक्त लांच विशेष रूप से मुंबई में भीतरी लंगर स्थलों पर लंगर डालने वाले जलयानों और मुंबई के बीच जहाज अधिकारियों, कर्मिंदल एवं जहाजी सामान/वर्कशाप सामग्री के लाने - ले जाने के लिए होती है।
- (ii) उपर्युक्त तीनों स्थलों से चलने वाली लांचों के लिए 10/- ₹0 प्रतिमाह प्रति जीआरटी की समान दर थी। परंतु मार्च 1999 से मुंबई पत्तन न्यास ने गेटवे ऑफ इंडिया और फेरी घाट से चलने वाली लांचों के लिए प्रभारों में कोई परिवर्तन नहीं किया लेकिन बलार्ड पियर से चलने वाली लांचों पर प्रशुल्क 10/- ₹0 प्रति माह प्रति जीआरटी कर दिया।
- (iii) एमबीपीटी पर जलयान यातायात कम हो रहा है। इस प्रकार लांच सर्विस कंपनियों पर लाइसेंस फीस में पाँच गुणा वृद्धि करके राजस्व के नुकसान का बोझ डाल दिया गया है। लांच स्वामी इस बोझ को अपने कंधों से उतारकर प्रयोक्ताओं अर्थात् शिपिंग लाइन्स पर डाल रहे हैं।
- (iv) एमबीपीटी द्वारा बलार्ड पियर में लाइसेंस फीस में 500% की वृद्धि को उचित ठहराने के लिए लांचों को कोई अतिरिक्त सुविधा या सेवा उपलब्ध नहीं कराई गई है।

**भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)**

- (i) लांच स्वामी नाविकों/पर्यटकों, दर्शकों और यात्रियों के लिए सेवा प्रदाता है।
- (ii) पत्तन द्वारा कोई मूल्य वृद्धि नहीं की गई है।
- (iii) लाइसेंस फीस में वृद्धि की प्रस्तावित दर उचित नहीं है। अधिक से अधिक 50 रु० प्रति लांच फीस सर्वाधिक उपयुक्त हो सकती है।

5.2 प्राप्त हुए प्रत्येक अभिमत की प्रति एमएसएलओए को उनकी सूचनार्थ तथा आगे और टिप्पणी के लिए भेजी गई।

6. इस मामले में 15 सितंबर 2000 को मुंबई में संयुक्त सुनवाई की गई। संयुक्त सुनवाई में उपस्थित पक्षकारों ने अपने लिखित निवेदनों में पहले से प्रस्तुत अपने विचारों / तर्कों को ही दुहराया। एमएसएलओए ने कहा कि उन्हें बंदरों में जाना पड़ता है क्योंकि लांच खड़ी करने के लिए उनके पास कोई जगह नहीं है। एससीआई ने तर्क दिया कि जिस अवधि में लांच चलती नहीं हैं उस अवधि के लिए भी उनसे प्रभार वसूल किए जाते हैं।

7. संयुक्त सुनवाई के बाद एमबीपीटी ने अपने पहले दिए गए विचारों को दुहराते हुए आगे और निवेदन प्रस्तुत किया। पत्तन ने निम्नलिखित अतिरिक्त बातें कहीं :-

- (i) संचालन प्रभार शुल्क आदेश और बीएसआर के अधीन लाइसेंस फीस की वसूली एमबीपीटी के दो भिन्न विभागों को अपने-अपने अधिकार क्षेत्र में अपने-अपने प्राधिकार का प्रयोग करने में समर्थ बनाने के लिए अनिवार्य है।
- (ii) संयुक्त कर्षण और संचालन सेवागत वर्षों से घाटे में चल रही है। इस सेवा के वर्ष 1999-2000 के लागत विवरण में 88% का घाटा दिखाया गया है।
- (iii) अपने कर्मचारियों की मजदूरी में वृद्धि करने से एमबीपीटी पर प्रतिवर्ष 85 करोड़ रु० के अतिरिक्त खर्च का बोझ बढ़ गया है।
- (iv) ऐसी परिस्थिति में, एमएसएलओए द्वारा किए गए अनुरोध के मद्देनज़र वर्तमान प्रभारों में कटौती किए जाने से इस सेवा के अंतर्गत राजस्व घाटे में और अधिक वृद्धि होगी।

8. इस सेवा के लागत विवरण और इस फीस के प्रारंभ की संवीक्षा की गई। संवीक्षा से निम्नलिखित बातें स्पष्ट होती हैं :-

- (i) पत्तन देय शुल्क की वसूली जलयानों, लांचों आदि द्वारा प्रयुक्त बंदरगाह के संरक्षण की लागत की पूर्ति के लिए की जाती है। उप-सेवा "पत्तन संरक्षण" के वर्ष 1999-2000 के लागत विवरण में अधिशेष दिखाया गया है। विशिष्ट सेवा के लिए कोई पृथक लागत विवरण नहीं है क्योंकि केवल इन लांचों के लिए कोई विशेष सेवा या सुविधा उपलब्ध नहीं कराई जाती। जब लांच चल रही नहीं होती तब उन्हें बलार्ड पियर में खड़ा किया जाता है और इस प्रकार उप-सेवा "गोदियों में बर्थ और लंगर (मूरिंग)" से उनका मामूली-सा संबंध है। परंतु यह सेवा मुख्यतः बड़े विदेशगामी एवं तटीय जलयानों द्वारा उपलब्ध कराई जाती है और जहाज से तट तक चलने वाली लांचों से चूंकि

राजस्व की बहुत कम प्राप्ति होती है अतः उसका सेवा के घाटे पर कोई खास प्रभाव नहीं पड़ेगा ।

- (ii) 1998 के आदेश में तालिका XIII के समावेशन से जिसमें बजरो के साथ-साथ बलार्ड पियर जेटी से चलने वाली नौकाओं, यानों और लांचों को वर्गीकरण करते हुए "जलयानों के लिए लाइसेंस फीस" का निर्धारण किया गया है और उनके लिए 50 ₹ प्रति जीआरटी प्रतिमाह की सामान्य दर निर्धारित की गई है, इन लांच स्वामियों की व्यथा को बढ़ा दिया है । एमबीपीटी ने स्पष्ट किया है कि 1998 का संशोधन किए जाने से पहले आदेश में निम्नलिखित तथ्य निर्धारित किए गए थे :-

"12. जलयान के लिए लाइसेंस फीस : यात्री नौकाओं/यानों के लिए लाइसेंस देने के लिए फीस की वसूली बंदरों में प्रभारित दरो के मान के खंड-1 में निर्धारित (1991 की टीआर सं० 81 के अधीन अनुमोदित) अनुसार की जाएगी ।"

इस स्थिति के निर्वचन से यह अर्थ लिया गया कि इस आदेश के अधीन पत्तन विभाग द्वारा पृथक प्रभार वसूल किए जाने चाहिए और इस बात ने ध्यान केंद्रित किया । इस बात को और अधिक स्पष्ट करने के लिए 1998 के आदेश में एक विशिष्ट तालिका XIII शामिल की गई ।

- (iii) उपर्युक्त निर्वचन उचित नहीं है यह बात तब पूरी तरह स्पष्ट हो जाती है जब एमबीपीटी के संकल्प 1991 की सं० 81 की उद्देशिका में शामिल एजेडा नोट के पैरा 5 का संदर्भ देखा जाए । पत्तन विभाग द्वारा प्रशासित बंदर दरो के मान में संशोधन करने का प्रस्ताव किया गया था जिससे दो विभागों द्वारा दो प्रभार वसूल किए जाने के बजाय केवल एक ही एजेंसी द्वारा वसूल किए जाने वाले संयुक्त प्रभार का निर्धारण किया जा सके ।
- (iv) उपर्युक्त तालिका XIII में निर्धारित 50 ₹ प्रति जीआरटी प्रतिमाह की दर के बारे में मामला सं० टीएएमपी/2/97-एमबीपीटी के संबंध में हुई संयुक्त सुनवाई में भाग लेने वाले बजरा स्वामियों के प्रतिनिधियों ने कोई आपत्ति नहीं की । एमबीपीटी अधिकारियों ने स्पष्ट किया कि चूंकि बजरो की आवाजाही मानीटर करना संभव न होने के कारण लंगर स्थल प्रभार वसूल करना मुश्किल हो गया था अतः बजरो के लिए अपेक्षाकृत अधिक संयुक्त लाइसेंस फीस का प्रस्ताव किया गया था ।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में और संयुक्त सुनवाई में दिए गए तर्कों पर विचार करने पर निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-

- (i) बलार्ड पियर से चलने वाली लांचों को निम्नलिखित एमबीपीटी प्रभार देने होते हैं :-

(क) 6 माह में एक बार 1.10 ₹ प्रति जीआरटी की दर पर पत्तन देय शुल्क ।

(ख) मुंबई पत्तन संचालन प्रभार, रस्सा सहायता, कर्षण प्रभार, लंगर और अन्य सेवा फीस, 1998 की तालिका XIII (महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के 27 अक्टूबर 1998 द्वारा संशोधित) के अधीन 50/- ₹ प्रति जीआरटी प्रतिमाह की दर पर जलयान के लिए लाइसेंस फीस ।

- (ग) बंदर दरो के मान (बीएसआर के खंड-1) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के 19 जुलाई 2000 के आदेश द्वारा संशोधित ) के अधीन 35/- रु0 प्रति जीआरटी प्रतिमाह की दर पर बंदरो का प्रयोग करने के लिए लाइसेंस फीस ।
- (ii) एमबीपीटी पत्तन के सामान्य संरक्षण के लिए पत्तन देय शुल्क और पानी में चलने वाले जलयानों के विनियमन के लिए तथा अवतरण स्थल, जेटी और बंदरो आदि के प्रयोग के लिए लाइसेंस फीस वसूल कर रहा है ।

बलार्ड पियर जेटी और बंदरो का भी प्रयोग करती है । पत्तन भी उनसे तदनुसार दो लाइसेंस फीस प्रभारित करता है क्योंकि बलार्ड पियर और बंदरों के लिए लागू दरो के मान भिन्न-भिन्न हैं ।

- (iii) एमबीपीटी संयुक्त कर्षण प्रभार और संचालन प्रभार फीस में संशोधन करने के प्रस्ताव पर अक्टूबर 1998 में अनुमोदन करने के प्रस्ताव पर अक्टूबर 1998 में अनुमोदन के लिए विचार किया गया था । उस समय जलयानों के लिए लाइसेंस फीस का मामला प्राधिकरण के सामने गहन विचार के लिए नहीं आया था । ऐसा संभवतः इसलिए हुआ कि पत्तन को राजस्व प्राप्ति की दृष्टि से प्रशुल्क की इस मद को विशेष महत्व का नहीं समझा गया और समुद्रगामी जलयानों पर संचालन प्रभार और पत्तन देय शुल्क से संबंधित दरो के निर्धारण पर अधिक ध्यान दिया गया ।

एमबीपीटी के संयुक्त संचालन प्रभार और पत्तन देय शुल्क के मामले में प्राधिकरण ने हालांकि केवल 10% की समग्र वृद्धि को अनुमोदित किया था तथापि जलयानों की लाइसेंस फीस में एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित जलयानों के पुनः वर्गीकरण के कारण 10% से अधिक वृद्धि हो गई । एमबीपीटी के प्रस्ताव में संशोधित वर्गीकरण के बारे में स्पष्ट कुछ नहीं कहा गया था । परंतु प्रस्ताव के अनुबंधों में इस आशय का उपबंध था जिसकी- जैसा कि पहले कहा गया है, विस्तृत संवीक्षा नहीं की गई । इससे भी महत्वपूर्ण बात यह है कि जब इस मामले में कार्यवाही की गई थी तब एससीआई और आईएनएसए सहित किसी भी प्रयोक्ता ने पत्तन द्वारा प्रस्तावित पुनः वर्गीकरण के संबंध में कोई आपत्ति नहीं की थी ।

- (iv) जलयानों के लिए दो बार - एकबार बलार्ड पियर जेटी का प्रयोग करने और फिर बंदरों का प्रयोग करने के लिए- लाइसेंस फीस वसूल करने की बात में तर्क नहीं है । वसूली मासिक आधार पर है जिसका लांचो द्वारा पत्तन जेटियों का प्रयोग करने की संख्या से कोई संबंध नहीं है । इससे यह स्पष्ट है कि वसूली पत्तन की संपत्तियों का सामान्य प्रयोग करने के लिए तो की ही जाती है, इससे भी अधिक एमबीपीटी के समुद्र में चलने वाली लांचों के विनियमन के लिए है । अतः लांचो द्वारा बलार्ड पियर जेटी या बंदर का प्रयोग महत्वपूर्ण नहीं है । किसी भी स्थिति में लांच एक ही समय में बलार्ड पियर और बंदर दोनों को नहीं घेर सकती । पत्तन का यह तर्क कि संबंधित दरो का मान पत्तन के दो भिन्न विभागों द्वारा प्रशासित हैं । अतः दो पृथक प्रभार लेना अनिवार्य हो जाता है, तर्कसंगत नहीं है । एक विभाग द्वारा संयुक्त प्रभार की वसूली से दूसरे विभाग का नियंत्रण समाप्त नहीं हो जाता । प्रयोक्ताओं की दृष्टि से देखें तो वे भुगतान पत्तन को करते हैं पत्तन के किसी विभाग विशेष को नहीं ।

यह उल्लेखनीय है कि गेटवे ऑफ इंडिया तथा फेरी घाट से चलने वाली लांच जब बंदरो पर जाती हैं तो वे पृथक प्रभार नहीं देती क्योंकि इन दोनों स्थानों को बंदरो का भाग माना जाता है । बलार्ड पियर से चलने वाली लांचों के मामले में भी यही बात तर्कसंगत होगी । अतः यह आवश्यक है कि बंदर दरो के मान में इस आशय की शर्त जोड़ी जाए कि पत्तन के संचालन

प्रभार और कर्षण प्रभार आदेश के अधीन इन प्रभारों का भुगतान करने वाले यानों के संबंध में जब ये जलयान बंदरों का प्रयोग करे तो बंदर दरो के मान के अधीन लाइसेंस फीस वसूल न की जाए। संचालन प्रभार आदेश के अधीन भुगतान की जाने वाली लाइसेंस फीस बंदरों का प्रयोग करने के लिए भी ली जाएगी।

इसी प्रकार बंदरों के अंतर्गत (बीएसआर के अधीन) रजिस्ट्रीकृत जलयानों द्वारा देय लाइसेंस फीस को इन जलयानों द्वारा पत्तन की अन्य जेटियों/अवतरण स्थल का प्रयोग करने के लिए भी संचालन प्रभार, कर्षण प्रभार आदि के आदेश में यह बात जोड़ना आवश्यक है।

- (v) जहाज से तट तक चलने वाली लांचों के लाइसेंस शुल्क प्राप्त राजस्व की तुलना यदि पत्तन को अन्य जलयान संबंधी प्रभारों से होने वाले राजस्व से की जाए तो यह कुछ भी नहीं है।

जैसा कि ऊपर उप पैरा (iii) में बताया गया है, 1998 में किए गए संशोधन के दौरान जहाज से तट तक चलने वाली लांचों की लाइसेंस फीस में की गई वृद्धि मुख्यतया पत्तन द्वारा प्रस्तावित पुनः वर्गीकरण के कारण लगभग 500% हो गई है। निःसंदेह इतनी अधिक वृद्धि में कटौती किया जाना आवश्यक है क्योंकि अब यह मामला सुविचारित रीति से प्राधिकरण की जानकारी में आ चुका है। दरो में ऐसी कोई कटौती करने से पहले निम्नलिखित मुद्दों पर विचार करना आवश्यक हो जाता है :-

- (क) लाइसेंस फीस की वसूली के प्रयोजन से जलयानों के पुनः वर्गीकरण का प्राधिकरण ने पहले ही अनुमोदन कर दिया है और अब यह लगभग दो वर्ष से प्रभावी है। जहाज से तट तक चलने वाली लांचों के वर्गीकरण में अब कोई परिवर्तन करने से जलयानों की अन्य श्रेणियों प्रभावित होंगी।
- (ख) एमबीपीटी द्वारा बंदरों के प्रयोग के लिए लाइसेंस फीस वसूल करने के प्रयोजन से अपने बंदर दरो के मान में जलयानों का कमोबेश ऐसा ही वर्गीकरण किया गया है। उदाहरण के लिए नये फेरी घाट का प्रयोग करने वाली लांच बंदर दरो के मान के अधीन 40/- रु० प्रति जीआरटी प्रति माह की लाइसेंस फीस देती हैं। यदि बलार्ड पियर जेटी का प्रयोग करने वाली लांचों के लिए दरो में कमी की जाती है तो बंदरों का प्रयोग करने वाली लांचों से भी इसी प्रकार के अभ्यावेदन प्राप्त होने की संभावनाओं से इंकार नहीं किया जा सकता।
- (ग) जलयानों के लिए लाइसेंस फीस की वसूली करने के प्रयोजन से जलयानों के वर्गीकरण की और किसी एक श्रेणी की लांच के लिए दरो में परिवर्तन करने के बजाय बंदर प्रभारों की जाँच करना अधिक उपयुक्त होगा।
- (घ) पहले भी प्राधिकरण ने प्रयोक्ताओं से प्राप्त अभ्यावेदनों के आधार पर आपवादिक मामलों में महापत्तनों के अधिसूचित प्रशुल्क में तब-तब परिवर्तन किया है, जब-जब भी उसे यह जानकारी मिली कि यह प्रशुल्क या प्रशुल्क से संबंधित शर्त पूरी तरह अनुचित है। अन्यथा प्राधिकरण ने प्रशुल्कों में परिवर्तन का मामला हमेशा प्रशुल्कों में सामान्य संशोधन करने के समय करने के लिए छोड़ दिया है।
- (ङ) इस मामले में पत्तन न्यास द्वारा किए गए वर्गीकरण को अनुचित नहीं कहा जा सकता। परंतु हो सकता है कि इसके कारण कुछ श्रेणी के जलयानों के मामलों में बहुत अधिक



वृद्धि हो गई हो। इस मुद्दे पर एमबीपीटी के प्रशुल्कों में अगले सामान्य संशोधन के समय उपयुक्त वर्गीकरण करके अधिक सार्थक ढंग से विचार किया जा सकता है। पत्तन ने जैसा कि स्वीकार किया है कि जल मोर्चे पर सेवाएँ उपलब्ध कराने के कार्य में (अर्थात् संयुक्त संचालन प्रभार और कर्षण प्रभार तथा पत्तन संरक्षण में) उसे राजस्व में भारी घाटा उठाना पड़ रहा है अतः पत्तन के लिए यह अधिक उपयुक्त होगा कि वह स्थिति की समीक्षा करे और इस कार्य के अधीन प्रशुल्कों के समायोजन के लिए अधिक विस्तृत प्रस्ताव प्रस्तुत करे।

- (vi) उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, प्राधिकरण संचालन प्रभार, कर्षण प्रभार, पत्तन देय प्रभारों आदि के लिए एमबीपीटी प्रशुल्कों के अगले सामान्य संशोधन के समय लाइसेंस फीस तथा बंदर प्रभार वसूल करने के प्रयोजन से जलयानों के मौजूदा वर्गीकरण की समीक्षा करने का निर्णय करता है। उल्लेखनीय है कि आवेदक संघ को संचालन प्रभार आदेश के तहत जलयान के लिए लाइसेंस फीस देने वाले जलयानों के मामले में बंदरों के प्रयोग हेतु लाइसेंस फीस की वसूली समाप्त करने के प्राधिकरण के इस निर्णय से तत्काल राहत मिलेगी।
- (vii) आवेदक संघ के इस आरोप का कि उनके साथ भेदभावपूर्ण व्यवहार किया गया है, जलयान के लिए लाइसेंस फीस प्रभारित करने के संबंध में एमबीपीटी द्वारा वास्तविक स्थिति को स्पष्ट कर दिए जाने से पूरी तरह खंडन हो जाता है। इस संबंध में भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 के उपबंध पूरी तरह स्पष्ट हैं और पत्तन सांविधिक उपबंधों का पूरी तरह उल्लंघन करके प्रभार वसूल नहीं कर सकता।

परंतु एमबीपीटी ने कहा है कि पत्तन देय शुल्कों की वसूली के मामले की भारतीय पत्तन अधिनियम के संशोधनों के मद्देनजर अलग से जाँच की जाएगी। पत्तन ने यह विश्वास दिलाया था कि जाँच करने के बाद उपयुक्त प्रस्ताव तैयार किया जाएगा और उसे महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को प्रस्तुत किया जाएगा। पत्तन द्वारा यह विश्वास दिलाए जाने के बाद लगभग छह माह हो गए हैं परंतु अभी तक ऐसा कोई प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया गया। इस परिप्रेक्ष्य में एमबीपीटी को सुझाव दिया जाता है कि वह इस मामले की जाँच करके यथाशीघ्र प्रस्ताव प्रस्तुत करे।

- (viii) एमएसएसएलओए द्वारा लाइसेंस फीस में कटौती करने की अपनी मांग को उचित ठहराने के लिए रव-रोजगार, उद्योग के टिके रहने आदि के बारे में दिए गए तर्क इस मामले को केवल संवेदनशील बनाते हैं। संयुक्त सुनवाई में एससीआई द्वारा दिए गए तर्कों से यह स्पष्ट है कि लांच स्वामियों ने बढ़ी हुई लाइसेंस फीस का बोझ अपने कंधों से उतार पर शिपिंग लाइन्स पर डाल दिया है।
- (ix) लांच जिस अवधि में चल रही नहीं होती है उस अवधि में भी प्रभारों की वसूली करने के संबंध में एससीआई द्वारा दिया गया तर्क विचारणीय है। बंदर दरों के मान में निर्धारित मासिक दर की आठ गुणा वार्षिक लाइसेंस फीस वसूल करने का उपबंध है। संचालन प्रभार और कर्षण प्रभार आदेशों में भी इसी प्रकार का प्रावधान शामिल करना विवेकसम्मत होगा। पत्तन के राजस्व और उसके प्रवर्तन पर इस प्रावधान का क्या प्रभाव होगा इसके बारे में प्रबंधन को अभी तत्काल कोई जानकारी नहीं है। अतः प्राधिकरण एमबीपीआई को सुझाव देता है कि वह इस मामले की पृथक से जाँच करे और पायलट प्रभार तथा कर्षण प्रभार आदेश में संशोधन का प्रस्ताव प्रस्तुत करे।

10.1 परिणामस्वरूप, उपर्युक्त कारणों से तथा समूहिक विचार-विमर्श के आधार पर, जलयान के लिए लाइसेंस फीस में कटौती करने के संबंध में प्रस्तुत एमएसएसएलओपी के अम्यावेदन को एतद्वारा खारिज किया जाता है।

10.2 परंतु प्राधिकरण बंदर दरों के मान के खंड-1 में निम्नलिखित नोट शामिल करने का अनुमोदन देता है :-

"मुंबई पत्तन संचालन प्रभार, रस्सा सहायता, कर्षण प्रभार, लंगर स्थल और अन्य सेवा फीस आदेश के तहत जलयान के लिए लाइसेंस फीस देने वाले जलयानों पर बंदरों के प्रयोग के लिए लाइसेंस फीस अलग से वसूल नहीं की जाएगी।"

10.3 इसी प्रकार प्राधिकरण मुंबई पत्तन संचालन प्रभार, रस्सा सहायता, कर्षण प्रभार, लंगरस्थल और अन्य सेवा फीस आदेश की तालिका XIII के अधीन निम्नलिखित नोट को भी अनुमोदित करता है :-

"बंदरों के अधीन रजिस्ट्रीकृत और बंदर दरों के मान के खंड-1 के अधीन लाइसेंस फीस देने वाले जलयानों पर जलयानों के लिए लाइसेंस फीस अलग से वसूल नहीं की जाएगी।"

10.4 एमबीपीटी को अपनी दरों के मान में उपर्युक्त उपबंध शामिल करने का निदेश दिया जाता है।

11. एमबीपीटी की दरों के मान में उपर्युक्त आदेश के अनुसार किए जाने वाले संशोधन इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने की तारीख से तीस दिन समाप्त होने के बाद प्रभावी होंगे।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/2000/असा०]

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

New Delhi, the 13th March, 2001

**No. TAMP/36/2000-MBPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation submitted by the Mumbai Ship to Shore Launch Owner's Association relating to payment of licence fee for water conveyance payable at the Mumbai Port Trust, as in the Order appended hereto.

**SCHEDULE**  
**Case No. TAMP/36/2000 - MBPT**

## The Mumbai Ship to Shore Launch Owner's Association

— — —

**Applicant**

V3

### **The Mumbai Port Trust (MBPT)**

\*\*\*

**Respondent**

## ORDER

(Passed on this 14th day of February 2001)

This case relates to a representation received from the Mumbai Ship to Shore Launch Owner's Association (MSSLOA) relating to payment of licence fees for water conveyance payable as per the MBPT Scale of Rates.

2.1. The licence fee for water conveyance levied by the MBPT was revised by this Authority's Order dated 27 October 1998. As advised, in the said Order, the MBPT had sent a comprehensive listing which was notified by this Authority on 13 January 1999.

2.2. This Authority had revised the Scale of Rates charged at Bunders vide its order dated 19 July 2000, based on a proposal to this effect received from the MBPT.

3.1. The MSSLOA has stated in its representation that the Licence fee for the Water conveyance has been increased five-fold by the Mumbai Port Trust (MBPT) which is most unjustified and uneconomical for Launch Owners. The MSSLOA has given the following main points in its representation;

- (i). It is giving ship to shore service, which normally is to be given by the MBPT. As the MBPT cannot cater to the demand of ship to shore service, it has appointed private launch owners to give services.
- (ii). The MSSLOA has been paying Rs.10/- per GRT to the MBPT as Licence fee for Water conveyance, which is revised upwards by five times.
- (iii). No such charge is levied on Mumbai Port's Launches, JNPT Launches and around 3000 Fishing Trawlers, which also ply in MBPT waters. Hence, the charges levied from them are discriminatory.
- (iv). In the launch industry, most of the owners are self employed and actually work on the launches as crew alongwith their relatives and such exorbitant levies are unaffordable. If the new revised charges are not waived, they will be left with no other alternative but to stop plying the launches.

3.2. Subsequently, the MSSLOA has forwarded a copy of its letter dated 16 September 99 wherein it has been stated that the demand for ship-shore service has dropped considerably due to recession in shipping and reduction in ships call at the Mumbai Port.

4. A copy of the representation was sent to MANSA, INSA and SCI for their comments. The MBPT was requested to examine the representation and offer its comments. The Port was also requested to elaborate the logic followed by it while proposing re-categorisation of floating craft for the purpose of levying licence fee for water conveyance. The comments received from them are summarised below:

### Mumbai Port Trust (MBPT)

- (i). Prior to the revision by the Authority in 1998, the MBPT Scale of Rates in Clause 12 (ii) of schedule of Port dues prescribed that the licence fee for water

conveyance would be recovered as prescribed in Section I of the Scale of Rates charged at the Bunders. Thus, the rates prescribed were the same as in Bunder Scale of Rates (BSR). However, charges prescribed for licence fee skipped recovery under the impression that if the charges prescribed in Section I of BSR were paid for the use of Bunders, no further recovery at the same rates was required to be made by way of licence fee for water conveyance. In view of this, the MBPT proposed inclusion of a table (table No. XIII) in the MBPT Pilotage, towage etc., Order clearly indicating payment of licence fee for water conveyance.

- (ii). Launches, which ply from Bunders as well as from Ballard Pier are required to pay the charges under both the scales of rates. As the craft plying from bunders are paying monthly licence fee provided in the BSR, a comparatively lower rate has been prescribed for them under Table XIII of the relevant Scale of Rates.
- (iii). In respect of craft operating from bunders, both the charges are recoverable. However, in such cases the rates prescribed in the Table XIII of the towage and pilotage fees order are much less compared to the rates prescribed for the crafts operating from the Ballard Pier which is in the Dock.
- (iv). The amount payable by the launches cannot be considered to be high considering the services provided by the MBPT to these launches. They ply to and from Ballard Pier Jetty several times a day although the licence fees are charged only once in a month.
- (v). Ship to Shore launches are basically catering to the needs of the vessels engaged in foreign trade.
- (vi). Ship to Shore launches cannot be compared with the launches used by Customs, Coast Guard, Navy, etc. These agencies render services to safe guard the coastal region and the harbour, in particular. Section 2 of Indian Ports Act 1908 exempts vessel belonging to Central and State Governments from application of provisions of the Act.
- (vii). As per the First Schedule to the Indian Ports Act (1908) fishing trawlers are exempted by the Government from payment of Port Dues. The issue of continuance of exemption from the payment of licence fee for water conveyance to the fishing trawlers will be examined separately and a separate proposal will be submitted in due course.
- (viii). The MSSLOA statement that no charges are levied on MBPT's own launches needs no clarification because paying the charges to self will have no meaning. No concession is, however, extended to the JNPT's launches.
- (ix). The factors considered for the purpose of levy of licence fees are as under:

(i).	Type of craft in operation.	(a) Luxury (b) Ordinary (c) Cargo operation
(ii).	The category to which service is rendered by the craft.	(a) Cargo transportation (b) Carrying of passengers
(iii).	The frequency at which the services of MBPT are utilised by the craft.	(a) No. of trips per day (b) No. of trips per week (c) No. of trips per month
(iv).	Quantum of charges levied and paid by the craft.	(a) For cargo transportation (b) For carrying of Passengers

**Shipping Corporation of India (SCI)**

- (i). The MBPT initially used to levy a charge of Rs.10/- per GRT per month as licence fees on launches plying in the harbour of Mumbai. The launches plying from Ferry Wharf, Gateway of India are mainly for passengers. The launches used from Ballard Pier are exclusively for transportation of ship's officers, crew & ships' stores / workshop material between Mumbai and vessels anchored in the inner anchorages, Mumbai.
- (ii). The rate of Rs.10/- per month per GRT was uniform for launches starting from all the above three points. However, from March 1989, the Mumbai Port Trust has kept charges for launches starting from Gateway of India and Ferry Wharf unchanged but have increased the tariff from Rs.10/- per month per GRT to Rs. 50/- per month per GRT on launches starting from Ballard Pier.
- (iii). The vessel traffic at the MBPT is declining. The Launch service companies are, therefore, burdened with loss of revenue with the five-fold increase in Licence fees. The Launch owners are passing on the burden to the users i.e. Shipping Lines.
- (iv). There is no additional facility or service provided by MBPT to the launches at Ballard Pier to justify an increase of 500% in the Licence Fee.

**Indian National Shipowners Association (INSA)**

- (i). The Launch Owners are providers of service for mariners / tourists visitors and passengers.
- (ii). No value addition is provided by the Port.
- (iii). The proposed rate of increase in licence fee is not justified. At the best it could be a fee not exceeding Rs.50 per launch.

5. A copy of each of the comments received, was forwarded to MSSLOA for their information and further comments.

6. A joint hearing in this case was held on 15 September 2000 in Mumbai. At the joint hearing, the parties present reiterated their views / arguments already furnished in their written submissions. The MSSLOA pointed out that they had to go to Bunders because no other place had been given to them for parking launches. The SCI argued that the levy was charged even for periods when the launches were not operating.

7. After the joint hearing, the MBPT filed its further written submission reiterating its views given earlier. The Port has made the following additional points:

- (i). Recovery of licence fee under the Pilotage Fee Order and BSR is essential in order to enable two different departments of the MBPT to exercise their authority in their respective jurisdictions.
- (ii). The composite towage and pilotage service is in deficit for the last couple of years. The cost statement for this service for 1999-2000 shows a deficit of 88%.
- (iii). Owing to an upward revision of the wages of its employees, the MBPT is burdened with an additional expenditure of Rs.85 crores annually.
- (iv). In the circumstance, any reduction in the existing charges as requested by the MSSLOA will result in further increase of the revenue deficit under this activity.

8. The costing details of the activity and the genesis of this fee have been scrutinised. The scrutiny reveals the following points:

- (i). The Port Dues are levied to cover the cost of conservancy of the Harbour, which is used by the vessels, launches, etc. The cost statement for 1999 – 2000 of the sub-activity 'Port Conservancy' shows surplus. There is no separate cost statement for the specific service as no special service or facility is provided exclusively for these launches. The launches are parked at the Ballard Pier when not plying and thus there is a small link to the sub-activity 'Berthing & Mooring at the Docks'. This service is, however, predominantly availed of by larger foreign-going & coastal vessels and revenue from ship to shore launches being very small will not make any sizeable impact on the deficit of the service.
- (ii). The inclusion of Table XIII in the 1998 Order prescribing 'license fee for water conveyances', classifying boats, craft & launches plying from the Ballard Pier Jetty along with barges and prescribing a common rate of Rs. 50 per GRT per month therefor has given rise to the grievance of these launch owners. The MBPT has clarified that, prior to amendment in 1998, the Order prescribed as follows:

"12. License fees for water conveyance: The fees for grant of license for Passenger Boats/Craft will be recovered as prescribed in Section I of the Scale of Rates charges at Bunders (Approved under TR. No. 81 of 1991)".

This position was interpreted to mean that separate charges should have been recovered by the Port Department under this order as well and this skipped attention. To make this view more explicit, a specific table XIII was incorporated in the 1998 Order.

- (iii). That the above-cited interpretation is not appropriate will be clear if a reference is made to para. 5 of the Agenda note included in the preamble of the MBPT Res. No. 81 of 1991. Amendments were proposed to the Port of Bombay Passenger Boats (Amendments) Rules, 1978, administered by the Port Department and to the Bunder Scale of Rates, administered by the Docks Department with a view to prescribing a composite charge to be recovered by only one agency instead of two charges by two departments.
- (iv). The rate of Rs. 50 per GRT per mensem prescribed in table No. XIII referred to above was not objected to by barge-owners' representatives who had participated in the joint hearing held in June 1998 in the case No. TAMP/2/97-MBPT. The MBPT officials explained that since it became difficult to recover anchorage charges as the movement of barges could not be precisely monitored, a higher composite license fee was proposed for barges.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and taking into account the arguments advanced at the joint hearing, the following position emerges:

- (i). The launches operating from Ballard Pier are subjected to the following levies of the MBPT:
  - (a). Port Dues @ Rs.1.10 per GRT once in 6 months.
  - (b). Licence fee for water conveyance @ Rs.50/- per GRT per month under the Table XIII of Port of Mumbai Pilotage, Tug Assistance, Towage, Mooring and Other Services Fee Order, 1998 (Revised vide TAMP Order dated 27 Oct. 1998).

- (c). Licence fee for using Bunders @ Rs.35/- per GRT per month under Section I of Bunder Scale of Rates (BSR) (Revised vide TAMP Order dated 19 July 2000).
- (ii). The MBPT is levying Port Dues for general conservancy of the Port and Licence fee for regulating the vessels plying in its waters and for use of its landing, jetties, Bunders etc.

The launches use Ballard Pier jetty as well as Bunders. The Port also charges them two licence fees accordingly since the Scale of Rates applicable for Ballard Pier and Bunders are different.

- (iii). The issue of Licence fee for water conveyance did not come to be examined in depth by this Authority when the MBPT proposal for revision of composite towage and pilotage fees was considered for approval in October 1998. This had happened since this tariff item was seen as an insignificant one from the point of view of revenue generation to the Port; and, more attention was paid to the fixation of rates relating to pilotage fee and port dues on ocean going vessels.

Eventhough the overall increase of only 10% was approved by this Authority in the composite pilotage fee and port dues case of the MBPT, the increase in licence fee for water conveyance had become more than 10% due to re-categorisation of vessels proposed by the MBPT. The proposal of the MBPT did not explicitly speak about the revised categorisation. However, the annexes to the proposal did contain a provision to this effect, which, as has been mentioned earlier, escaped detailed scrutiny. Significantly, when that case was processed, none of the users including the SCI and the INSA had also raised any objection to the re-categorisation proposed by the Port.

- (iv). Levy of licence fee for water conveyance twice – once for using Ballard Pier jetty and again for using Bunders appears to be illogical. The levy is on a monthly basis with no relevance to the number of times the launches use the Port jetties. This clearly shows that the levy is for general use of Port's properties and more for regulating the launches plying in the MBPT waters. That being so, occupation of Ballard Pier jetty or Bunder by the launches is immaterial. In any case, a launch cannot occupy both Ballard Pier and Bunder at the same time. The Port's argument that the concerned Scale of Rates are administered by two different departments of the Port which necessitates two separate charges is not tenable. Levy of a composite charge by one department will not take away the control of other department. From the users' point of view, they pay to the Port and not to any particular department of the Port.

It is noteworthy that launches plying from the Gateway of India and the Ferry wharf do not pay separate charges when they visit the Bunders as these two places are treated as part of the Bunders. It is reasonable to have a similar prescription in case of launches operating from the Ballard Pier also. It is, therefore, necessary to introduce a conditionality in the Bunder Scale of Rates to the effect that no levy of licence fee in respect of crafts paying such charges under the Port's Pilotage and Towage Order shall be made under the Bunder Scale of Rates when these vessels use the Bunders. The licence fee paid under Pilotage Order shall be taken to cover use of the Bunders also.

Likewise, a similar prescription in the Pilotage, towage, etc. Order is also necessary to make the licence fee payable by the vessels registered under the Bunders (under BSR) cover the use of other jetties / landing place of the Port by such vessels.

- (v). The revenue from licence fee on ship shore launches is negligible when compared to the revenue earning of the port from other vessel related charges.

As has been pointed out in sub-para (iii) above, the increase allowed in licence fee of ship shore launchers during 1998 revision comes to nearly 500% mainly due to re-categorisation proposed by the Port. This steep increase no doubt needs to be scaled down prospectively since the issue has come in this focussed manner to this Authority's knowledge. Before any such reduction in rate is considered, it becomes necessary to consider the following issues:

- (a). The re-categorisation of floating craft for the purpose of levy of licence fee has already been approved by this Authority and is now in operation for nearly two years now. Any alteration in the categorisation of ship shore launches will have repercussions on the other category of floating crafts.
- (b). A more or less similar categorisation of floating craft is followed by the MBPT in its Bunder Scale of Rates for the purpose of levying Licence fee for use of Bunders. For example, Launches using the new ferry wharf pay a licence fee of Rs.40 per GRT per month under the Bunder Scale of Rates. If the rates for the launches using Ballard Pier jetty are singled out for reduction, possibilities of getting similar representations from launches using bunders cannot be ruled out.
- (c). It will be appropriate to look into the categorisation of floating craft for the purpose of levy of licence fee for water conveyance and bunder charges instead of altering the rate for only one category of launches.
- (d). In the past, this Authority has altered a notified tariff of major ports in exceptional cases based on representations received from users, when it had noticed that such tariff or the conditionality associated with the tariff is found to be totally unreasonable. Otherwise, this Authority has always left alteration of tariffs to be done at the time of general revision of tariffs.
- (e). In this case, the categorisation followed by the Port Trust cannot be termed as unreasonable. It may have, however, resulted in an unintended steep increase in case of some of the categories of floating crafts. This aspect can be more meaningfully dealt with by rationalising the categorisation at the time of the next general revision of tariffs of the MBPT. In its own admission, the Port is facing a huge revenue deficit under the activity of providing services at the waterfront (i.e. Composite Pilotage and Towage and Port Conservancy). It is appropriate for the port to review the position and come up with a comprehensive proposal for adjustment of tariffs under this activity.
- (vi). In view of the position explained above, this Authority decides to review the existing categorisation of floating crafts for the purpose of levy of licence fee and bunder charges at the time of next general revision of MBPT tariffs for Composite Pilotage, Towage, Port Dues etc. It is noteworthy that the Applicant association will get immediate relief in view of this Authority's decision to abolish levy of the licence fee for use of the Bunders in cases of the floating crafts paying licence fee for water conveyance under pilotage order.
- (vii). The allegation of the Applicant Association about discriminatory treatment meted out to them has been adequately disposed of by the MBPT's explanation of actual position with respect to charging the licence fee for water conveyance. The provisions in the Indian Port Act 1908 are clear in this respect and a Port cannot levy charges in total disregard to the statutory provisions.



The MBPT has, however, pointed out that the issue of levy of Port Dues will be examined separately in the light of amendments to the Indian Port Act. The Port has assured that an appropriate proposal after such examination will be formulated and submitted to the TAMP. Nearly, six months have elapsed after this assurance was made by the Port, but no such proposal has been submitted. In this backdrop, the MBPT is advised to examine this issue and forward its proposal early.

- (viii). The pleadings of the MSSLOA about self-employment, survival of the industry, etc., made to justify its demand for a reduction in the licence fee only sensationalise the issue. From the arguments of the SCI, made at the joint hearing, it is clear that the launch owners have passed on the burden due to increased licence fee to the Shipping Lines.
- (ix). The SCI's argument about levying of charges even during the period when launches do not operate deserves consideration. In the Bunder Scale of Rates, there exists a provision to collect licence fee on annual basis at 8 times the monthly rate prescribed. Incorporation of a similar prescription in the Pilotage and Towage order is found to be reasonable. The effect of such a prescription on port revenue and its operations management is not known readily. This Authority, therefore, advises the MBPT to examine this issue separately and come up with its proposal for amendment in the Pilotage and Towage order.

10.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, the representation of the MSSLOA for reduction in the licence fee for water conveyance is hereby rejected.

10.2. This Authority, however, approves inclusion of the following note in the Section I of the Bunder Scale of Rates:

*"Licence fee for use of Bunders shall not be levied separately on vessels which pay licence fee for water conveyance under the Port of Mumbai Pilotage, Tug Assistance, Towage, Mooring and Other Services Fees order".*

10.3. Likewise, this Authority also approves the following note under Table XIII of the Port of Mumbai Pilotage, Tug Assistance, Towage, Mooring and Other Services Fee Order:

*"Licence fee for water conveyance shall not be levied separately on vessels which are registered under the Bunders and paying licence fee under Section I of the Bunder Scale of Rates".*

10.4. The MBPT is directed to incorporate the above provisions in its Scale of Rates.

11. The amendments to the MBPT Scales of Rates ordered above shall come into force on expiry of thirty days from the date of notification of this Order in the Gazette of India.

S. SATHYAM, Chairman  
[Advt./III/IV/143/2000/Ext'y]

